

KURZZUSAMMENFASSUNGEN DER VORTRÄGE

(in alphabetischer Reihenfolge der Referenten)

Münzen in mittelalterlichen Gräbern: Geld, Schmuck, Versehen?

Rahel Ackermann

Nach einigen Überlegungen zur archäologischen Definition von „Münzen in Gräbern“ soll anhand einiger Beispiele untersucht werden, welche Funktionen Münzen in mittelalterlichen Gräbern hatten: Stand das Geld und sein Wert im Vordergrund? Dienten die Münzen als Schmuck oder als Amulett? Wurden zeitgenössische oder alte Münzen beigegeben? Erfolgte die Beigabe bewusst oder handelte es sich um ein Versehen?

Es gibt keine einfache Erklärung für alle Münzgaben in Gräbern. Ausblicke in die Antike und in die Neuzeit helfen, das Phänomen im Mittelalter besser zu fassen.

Die Bestattungen im Kloster Elisabethenzell

Sabrina Bachmann

Während zwei Grabungsmaßnahmen am ehemaligen Kloster Elisabethenzell konnten in den Jahren 2012 und 2013 etwa 40 Bestattungen freigelegt und dokumentiert werden.

Im Kircheninneren fanden sich die Überreste von mindestens zehn Individuen, von denen noch sieben in ihrer ursprünglichen Lage angetroffen wurden. Neben den ausschließlich männlichen Bestatteten - wohl ehemals Kirchenobere - fand hier auch ein Kleinkind seine letzte Ruhestätte.

Die Mehrheit der Bestattungen wurde auf dem nördlich an die Kirche anschließenden Friedhof aufgedeckt. Mindestens 30 Individuen konnten auf einer Fläche von knapp 14m² in gestreckter Rückenlage und Westostausrichtung, dicht auf- und nebeneinander liegend, dokumentiert werden. Genutzt wurde der Friedhof von einer geschlossenen Gemeinschaft, die über

die gesamte Nutzungsdauer von ca. 110 Jahren eine rege Bestattungsaktivität.

Ein weiteres, männliches Individuum war außerhalb der Kirche, im Traufbereich der Südmauer, bestattet worden.

Vermessung und Grabungsdokumentation mittels digitaler Photogrammetrie

Dr. Jens Brauneck

Jüngste Entwicklungen im Bereich der digitalen Bildverarbeitung, wie auch in der Multikoptertechnologie, bieten neue Möglichkeiten für die flächenhafte Erfassung topographischer Objekt- und Geländeinformation. Im Vordergrund der vorgestellten Projekte am Kloster Einsiedel und am Ringwall in Wirtheim steht die Anwendung neuer Auswerteverfahren im Bereich der digitalen Photogrammetrie, die sich mit der lagegetreuen Erfassung und Vermessung von Oberflächen und Objekten auf Grundlage konventioneller Bildaufnahmen beschäftigt.

Während die „klassische“ Vermessung nur einzelne markante Punkte registriert, bietet die digitale Photogrammetrie, ob luftgestützt oder terrestrisch angewandt, die Möglichkeit, nahezu beliebig viele Lagepunkte pro Objekt zu erfassen. Dabei werden sich in der Perspektive unterscheidende Bildsequenzen analysiert und zueinander passende Bilder zugeordnet. Aus diesen Informationen können sowohl die jeweiligen Kamerapositionen abgeleitet (sollten diese nicht durch ein gekoppeltes GPS bekannt sein) als auch die relative Orientierung korrespondierender Merkmalspunkte (sog. homologer Punkte) im Raum errechnet werden. Dieses Verfahren ermöglicht die Modellierung von 3-dimensionalen Punktwolken und texturierten Oberflächenmodellen und ist im Englischen als structure from motion oder auch dense image matching bekannt.

Der Referent erläutert die Vorteile dieser Technik im Vergleich zu anderen Methoden der Fernerkundung und Vermessung und geht auf die Möglichkeiten einer solchen digitalen Grabungsdokumentation ein. Verdeutlicht wird dies unter anderem anhand der Arbeiten am Kloster Elisabethenzell. Schließlich wird das weit über die Erfassung von Höhe und Lage hinausgehende Potenzial der Technik dargestellt, welches die Untersuchung von Fragestellungen jenseits

der rein visuellen Interpretation und Dokumentation ermöglicht.

Historische Geographie und Archäologie der Altstraßen: Erfassung, Untersuchung, Schutz und Nutzung

Prof. Dr. Dietrich Denecke

Der Vortrag vermittelt einen Überblick über Entwicklung, Zielsetzungen und Methoden der Altstraßenforschung in Deutschland, wobei die zugehörige Geländearbeit im Mittelpunkt steht. Lokalisierung und topographische Erfassung (Inventarisierung) von Geländereликten (Hohlwege) der Altlandschaft stehen im Zusammenhang historisch-geographischer Fragestellungen, weiterführende Erkenntnisse werden aus archäologischen Untersuchungen beigetragen. Die Dokumentation alter Wegetrassen vor Ort wird an zahlreichen Beispielen aus der Forschungsentwicklung beigetragen, ebenso bisherige archäologische Befunde zur weiterführenden Interpretation der Geländequellen. Wege zu einer funktionalen Differenzierung rekonstruierter Trassennetze werden methodisch gewiesen. Ein Überblick über hervortretende bisher vorliegende Geländeuntersuchungen zu bedeutenden historischen Fernstraßen wie auch zu regionalen Studien vermittelt einen Einblick in den Forschungsstand.

Über die Grundlagenforschung hinaus werden Maßnahmen des Schutzes von Altwegerelikten, Ansprüche an eine erhaltende Nutzung sowie Vermittlungen im Rahmen eines Kulturtourismus thematisiert. Nicht außer Acht gelassen wird die Bedeutung historischer Straßen und Wege im Landschaftsbild im Zuge einer Regionalentwicklung.

Juli 1333: Eine archäologische Spurensuche

David Enders

Der Juli der Jahres 1333 stellt für die Birkenhainer Straße und für das Kloster Elisabethenzell eine Zäsur dar. Infolge der Erbstreitigkeiten nach dem Tod Graf Ludwigs V. (des Jüngeren) von Rieneck meldeten auch die Herren von Hanau Ansprüche auf dessen Erbe an und setzten diese gewaltsam

durch. Die Birkenhainer Straße, welche sich bis dahin als wirtschaftliches Rückgrat der Region erwiesen hatte, wurde zum Einfallstor der Hanauer in die Rieneckischen Kernlande. Im Zuge der militärischen Intervention wurde das Kloster Elisabethenzell vollständig zerstört. Die Burgen Rieneck und Bartenstein bei Partenstein wurden ebenfalls erobert und gingen in Flammen auf. Die langwierigen Erbschaftsverhandlungen in den folgenden Jahren tragen zur Erhellung dieses Kapitels der Spessartgeschichte bei. Wie lückenhaft diese Überlieferung letztlich ist, zeigen die Grabungsergebnisse von der Burg Bartenstein und vom Kloster Elisabethenzell.

Im Rahmen seines Vortrages beleuchtet der Referent die Wurzeln des Konflikts, die verwandtschaftlichen Beziehungen, welche zu den Erbschaftsansprüchen führten und die Mittel, mit denen diese durchgesetzt wurden.

Die Erbstreitigkeiten können aus kulturwissenschaftlicher Sicht als Glücksfall für die Region gelten. Aufgrund der Unvereinbarkeit der Hanauischen und Rieneckischen Ansprüche wurde die Straße für mehrere Jahrzehnte für den Fernverkehr unpassierbar. Da auch eine Reaktivierung in der Folgezeit weitgehend ausblieb, hat sich so auf den Höhen des Spessarts eines der größten mittelalterlichen Flächendenkmale Bayerns und Hessens erhalten.

Der Spessart als Verkehrslandschaft – Jenseits der Klischees von Armut, Wald und Räuber

Dr. Gerhard Ermischer

Der Spessart stellt einerseits eine Grenze dar: als Mittelgebirge ebenso wie durch den Fluss Main, der den Spessart an drei Seiten umfließt. Zugleich ist er eine alte Verkehrslandschaft. Schon in der Vorgeschichte war der Spessart von Verkehrswegen durchzogen, wovon prähistorische Funde ebenso zeugen, wie die entlang von Altwegen aufgereihten Hügelgräber.

Der Main selbst stellt einen wichtigen Verkehrsweg dar. Auch davon zeugen vorgeschichtliche Funde. Seit dem Mittelalter weisen auch Quellen wie Zollverordnungen, Geleitstationen, die Regelung von Treidelrechten, Geleitrechten und Straßenmauten auf die Bedeutung des Mains ebenso wie verschiedener Transversalen durch den Spessart hin. Dabei tauchen in den

Quellen, einschließlich der zahlreichen Karten seit dem 16. Jahrhundert, verschiedene Namen für Fernstraßen auf. Mehrmals verlagerten sich offensichtlich die wichtigsten Routen durch den Spessart oder entlang des Spessartandes. Doch selbst bei gleichbleibender Bezeichnung variierte der aktuelle Verlauf einer Hauptverkehrsader im Laufe der Zeit.

Neben den Hauptstraßen war der Spessart von Zubringern und lokalen Wegen durchzogen. Grundlage für das dichte Straßennetz war der Rohstoffreichtum des Spessart. Zwar waren die einzelnen Vorkommen (abgesehen von Holz, Wasser und Quarzsand) nicht so reich, dass sie für eine industrielle Produktion gereicht hätten, aber für die mittelalterliche Wirtschaft war die Kombination vieler kleiner Rohstoffvorkommen ideal: Eisen, Kupfer, Silber, Blei, Salz, Kobalt, Sandstein und natürlich Holz und Quarzsand für die Glasproduktion.

Daraus entwickelte sich auch ein eigenes Transportwesen, das in den Frammersbacher Fuhrleuten seinen Höhepunkt fand, die vom Spätmittelalter bis in die Neuzeit als wichtigste Fuhrunternehmer in Deutschland zwischen Venedig und Antwerpen bzw. Amsterdam unterwegs waren. Daneben spielte auch die Frankfurter Messe als Zielort eine wichtige Rolle für die Entwicklung des Verkehrsnetzes im Spessart. Aus den Quellen tauchen immer wieder weitere Themen auf: die großen Ochsentrecks von Ungarn nach Frankfurt und Köln etwa, oder in der Neuzeit der regionale Viehhandel, der vor allem von jüdischen Viehhändlern dominiert wurde.

Im Zeitalter der Industrialisierung werden nach dem Bau der Postchausee die Kanalisierung des Mains und schließlich der Eisenbahnbau dominant. Die Verkehrslandschaft Spessart dauert jedoch bis in die Gegenwart an: durch den Ausbau der Autobahnen ebenso, wie durch das Drehkreuz des Flughafens Frankfurt und den endlichen Abschluss des Rhein-Main-Donau-Kanals bleibt die Region ein internationaler Verkehrsknoten erster Ordnung.

Prämonstratenser in Franken. Zur Geschichte des Klosters Einsiedel

Prof Dr. Helmut Flachenecker

Ausgehend von einer allgemeinen Einführung zum Wesen der Prämonstratenser und deren Verbreitung in Franken steht dann die Einsiedelei St. Elisabeth im Mittelpunkt. Dabei werden die wenigen schriftlichen Quellen einer Analyse unterzogen.

Am 26. April 1295 hatten Adelheid, die Witwe Graf Gerhards von Rieneck zusammen mit ihren Söhnen Ludwig und Heinrich, sowie mit Ulrich von Hanau und Graf Ludwig von Rieneck diese Kapelle an die Prämonstratenser in Form einer Seelheilstiftung übergeben. Kapelle wie die daran hängenden Güter sollten in den immerwährenden Besitz von Oberzell übergehen. Bereits in dieser Urkunde wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den in Einsiedel lebenden Brüdern um Eremiten handelte (Fratribus Eremitis). Sie sollten also kein volles Klosterleben mit permanentem Gebet halten. Ab 1410 finden sich keine Prämonstratenser mehr dort.

Das Patrozinium Elisabeth deutet auf jene Elisabeth von Thüringen hin, die 1231 verstorben bereits 1235 heiliggesprochen worden ist. Allerdings ist Elisabeth keine ausgesprochene Heilige des Prämonstratenserordens. Eher wird Elisabeths Tochter Gertrud, die schon als Kind dem Prämonstratenserinnenstift Altenberg an der Lahn als Selige im Orden verehrt.

Die schriftlichen Quellen zu St. Elisabeth sind spärlich und zeichnen eher das Bild einer kleinen Eremitengemeinschaft. Auf die Waldlage wird hingewiesen, nicht aber auf die Lage an einer bedeutsamen Straße. Damit stehen die schriftlichen Aussagen zu einer gewissen Spannung zu den archäologischen Ausgrabungsergebnissen.

Stand und Aktivitäten der Altstraßenforschung in Südthüringen

Achim Fuchs

In seinem Vortrag gibt der Referent zunächst einen Überblick über die Altstraßenforschung in Südthüringen seit den 1980er Jahren, deren beteiligte Forscher seit

2011 im „Arbeitskreis Altstraßenforschung in Südthüringen“ organisiert sind.

In einem zweiten Teil beschäftigt er sich mit Kapellen als Wegebegleitern alter Straßen. Anhand eines Beispiels auf der Gemarkung des Meininger Stadtteils Dreißigacker werden die Aussagemöglichkeiten von Flurnamen für dieses Forschungsfeld dargestellt. Es wird hierdurch sowie mit Hilfe weiterer Quellen gezeigt, dass am Nordwestrand Dreißigackers einst eine Aegidien-Kapelle gestanden hat, in der ein Wegebegleiter für eine hier vorbeiziehende Altstraße zu vermuten ist.

Historische Straßenverbindungen zwischen dem Spessart und der Rhön

Jochen Heinke

Die von Frankfurt ausgehenden bedeutenden Handelsstraßen konnten im Mittelalter und in der Neuzeit den Gebirgsblock des Spessarts auf ihrem Weg zu den im Nordosten von Deutschland liegenden Handelsstädten bequem über das Kinzigtal oder über die „Langen und Kurzen Hessen“ umgehen. Auch die Rhön wurde von den Handelsstraßen westlich und östlich umgangen, obgleich ein durch die Rhön führender Reiseweg ab Schlüchtern oder Fulda direkt nach Erfurt und Leipzig doch um einiges kürzer gewesen wäre.

Neben den beiden durch die Täler der Sinn und der Kinzig führenden Nord-Süd-Straßen lassen sich als „verbindende Elemente“ des Spessarts mit der Rhön nur die *Weinstraßen* im Bereich Steinau an der Straße, Schlüchtern, Sterbfritz und Breite First greifen, relativ kurze Straßen, die allerdings nicht nur die beiden Mittelgebirge verbinden, sondern auch die Rhöner Dammersfeld-Hochstraße mit dem nördlichen Zweig des Eselsweges. Über die Dammersfeld-Hochstraße schreibt Georg Landau, dass sie Teil einer „Hauptbahn“ sei, „die von Hanau als Hochstraße über den Spessart und die Rhön“ führte und „sowohl mit den Pässen über den Thüringer Wald als auch mit den Hansestädten im Norden in Verbindung“ stand. Der die politischen Grenzen überschreitenden Erforschung dieser Straße standen allerdings viele Jahrzehnte Hindernisse im Weg: Das Rhöner Dammersfeld ist seit den 1930er Jahren ein Truppenübungsplatz und weiter nördlich,

noch weit vor den gut erforschten Pässen über den Thüringer Wald, verlief die ehemalige deutsch-deutsche Grenze.

Eine vom Vogelsberg kommende Weinstraße querte bei Steinau an der Straße das Kinzigtal und setzte sich von dort nach Altengronau im Sinntal fort. Bislang ist kaum bekannt, dass sie sich als „Hohe Straße“ auch über Heiligkreuz im Schondratal zur Fränkischen Saale fortsetzte.

Eine weitere Altstraße, die wenig bekannt ist, ist der sogenannte Klosterweg von Fulda zum Eigenkloster des Fuldaer Abts Baugulf in Wolfsmünster an der Fränkischen Saale und den einstigen Besitzungen des Klosters in Remlingen und Holzkirchen im Waldsassengau. Sie durchquert die südliche Rhön und tangiert den Spessart an seinem östlichen Teil.

Auf der Frankenhöhe erhaltener Abschnitt eines frühmittelalterlichen Verkehrssystems

Martin Held

Neben vielen anderen historischen Überresten sind auf der Frankenhöhe große Abschnitte zweier früherer Wegesysteme erhalten. Das eine entstand mit der intensiven Besiedelung der Frankenhöhe um das Jahr 1000, vor allem, weil die neu gegründeten Orte mit dem Altsiedelland verbunden werden mussten. Das andere entwickelte sich in den Jahrhunderten vor dieser Kolonisationsphase und verfügt, was die einzelnen Fahrbahnen als auch die aus diesen Fahrbahnen bestehenden Trassen angeht, über wesentlich größere Dimensionen. Seine Routen stehen in Zusammenhang mit den alten Orten am Fuß der Frankenhöhe, nicht aber mit den späteren Neugründungen oben.

In seinem Vortrag geht der Referent auf die Fragen nach Alter und Funktion des älteren Wegesystems ein. Über drei frühmittelalterliche Wehranlagen, die südwestlich Bad Windsheims in direkter Nachbarschaft zur Durchgangsstrecke liegen, wird ein Bezug zur bald nach 500 beginnenden fränkischen Expansion vom Mainingebiet nach Süden hergestellt. In diesem Zusammenhang wird die Entstehung der Verkehrsstrasse als systematisch geplante Nord-Süd-Verbindung im Rahmen der fränkischen Expansion diskutiert.

Wege frühneuzeitlichen Viehhandels

Dr. Gerrit Himmelsbach

Der Vortrag gibt einen kurzen Abriss des aktuellen Wissensstandes zum lokalen, regionalen und überregionalen Viehhandel im Spessart vom Spätmittelalter bis zur frühen Neuzeit.

Durch die Aufnahme von Kulturlandschaftselementen (z. B. „Judenwegen“), die Bearbeitung von sogenannten Viehkontraktenbüchern und Recherchearbeit wurden Hinweise auf ein Viehhandelsnetzwerk zusammengetragen, dessen Ausmaß in Umrissen sichtbar wird.

Viehhandel scheint in der Waldlandschaft Spessart eine Rolle mit einem überregionalen Bezug gespielt zu haben. Der Grund dafür dürfte die Nähe zum Rhein-Main-Raum und die dorthin führenden überregionalen Verkehrswege sein.

Straßenverlauf und Wegbegleiter an der großen Nord-Südverbindung der B4 zwischen den beiden fränkischen Orten Eisfeld und Coburg einst und heute

Andrea Jakob und Thosten Lämmerhirt

Anhand einer Reise aus dem Jahr 1791 von Eisfeld nach Coburg wurde die wahrscheinliche Route nachvollzogen und nach Wegbegleitern gesucht. Außerdem erfolgte eine Einordnung der Strecke in das mittelalterliche bzw. neuzeitliche Altstraßennetz Deutschlands mit Hilfe bereits vorhandener Literatur.

Andrea Jakob ist Kunsthistorikerin und zeichnete sich für etliche Ausstellungen in den Meininger Museen verantwortlich. Sie wird unterstützt von Torsten Lämmerhirt, einem am Landratsamt des Wartburgkreises angestellten Geografen.

Airborne Laserscanning (ALS) und die Altwege in der Umgebung von Spessartburgen

Dr. Jürgen Jung

Die Geländeanalyse aus der Luft hat in der Archäologie Tradition. Bislang war dies methodisch auf die Auswertung von Luftbildern bzw. von Orthofotos beschränkt, auf denn negative oder positive

Bewuchsmerkmale archäologische Strukturen im Untergrund erkennen ließen. Mit dem Airborne Laserscanning wird ein neues Zeitalter der geographisch-archäologischen Geländeanalyse aufgestoßen. Mit 2-4 Bodenmesspunkten pro Quadratmeter können auch relativ feine Geländestrukturen erfasst werden. Die digitale Visualisierung bietet hier z.B. mit der Variation der fiktiven Belichtungsquelle die Möglichkeiten, Strukturen herauszuarbeiten.

Seit 2011 finden Daten des Airborne Laserscanning (ALS) auch in der Arbeit des Archäologischen Spessart-Projektes e.V. (ASP) Verwendung. Im Umgriff der geplanten Archäologischen Grabungen wurden jeweils mehrere Quadratkilometer des Originaldatensatzes von der Bayerischen Vermessungsverwaltung erworben und ausgewertet.

Bei der Analyse der visualisierten Daten fallen immer wieder Strukturen von Altwegen auf. Die Hohlwege werden als mehr oder minder deutliche längliche Muldenstruktur in Geländemodell hervorragend abgebildet. Meist sind im Geländemodell Hohlwegbündel nachzuvollziehen und zu kartieren. Dabei wird das Geographische Informationssystem genutzt, um georeferenziert die Hohlwege zu erfassen, zu klassifizieren und zu strukturieren. Dadurch lässt sich die gesamte Dimension der Verbreitung von Hohlwegen optimal erfassen und veranschaulichen.

Der Zusammenhang mit mittelalterlichen Burganlagen ist augenscheinlich. Nahezu jede archäologisch untersuchte Burg weist in unmittelbarer Umgebung eine Vielzahl von Hohlwegen auf. Es drängt sich geradezu auf, das Altwege-System als einen der Standortfaktoren für den Bau von Burgen anzunehmen. Neben dem Kloster Elisabethenzell, dem Klosterberg und der Wildenstein ist das Alte Schloss bei Kleinwallstadt ein hervorragendes Beispiel hierfür.

Europäische Fernwege von der Spätantike bis in die Frühe Neuzeit – ein Forschungsbericht

Dr. Christiane Kärcher

Die Forschungen zu den spätantiken und mittelalterlichen Fernwegen definieren seit Jahrzehnten ein komplexes Themenfeld. Vertreter unterschiedlicher historischer Fachrichtungen (u.a. aus Wirtschafts- und

Sozialgeschichte sowie Rechts- und Kirchengeschichte) haben sich in zahlreichen Monographien und Einzeluntersuchungen ebenso mit diesen Fragen beschäftigt wie Vertreter der historischen und politischen Geographie, der klassischen Archäologie, der Mittelalterarchäologie, der Kunstgeschichte und der europäischen Ethnologie, um nur einige zu nennen. Als interdisziplinäre Aufgabe stellt sich einerseits das Problem der Kontinuität und Diskontinuität in der Nutzung antiker Wegeführung, der Etablierung neuer Fernwege, aber auch die Frage nach der jeweiligen verkehrstechnischen Funktion und Bedeutung der Straße.

Vergleichbar vielfältig sind die Quellen: Neben den erhaltenen, nachweisbaren oder archäologisch ermittelten Zeugnissen (Begleiterscheine wie Meilensteine oder Pilgerzeichen bilden einen eigenen Forschungszweig innerhalb der Archäologien) geben literarische Überlieferungen Auskunft: In der Forschung versuchte man daneben, anhand von Quellen (Routenhandbücher, Itinerare, Zollregister oder Reiseberichte) Geschichte, Verläufe und Funktionen nachzuzeichnen.

Für ein funktionierendes Straßensystem aber auch für Infrastruktur (Übernachtungsmöglichkeiten für Reisende, Lagerstätten für Handelsgüter) waren Bauten erforderlich, über die Kunsttopographien und Inventare der jeweiligen Region Auskunft geben. Eingehende überregionale Untersuchungen zu diesem Themenbereich wurden nur für wenige Gebiete unternommen.

Ein eigener Bereich ist die Untersuchung religiöser Einrichtungen (und der sekundären Überlieferung dazu) entlang den Straßen. Schon in römischer Zeit bestanden etwa an den Straßen Opferplätze und Passheiligtümer, die eine sichere Überschreitung gewähren sollten.

Mit dem Aufkommen des Christentums und der christlichen Pilgerfahrt im Frühmittelalter setzten sich zahlreiche Publikationen auseinander. Dabei war jedoch meist das Hauptaugenmerk auf den Pilger gelegt und weniger auf die kirchlichen Einrichtungen wie Klöster und Hospize. Die Forschung um die weltliche Gastung von Reisenden ist durch den Mangel sowohl an schriftlichen wie auch materiellen Belegen sehr erschwert.

Die Straße als Instrument weltlicher Mächte und „Schleuse“ militärischer Transaktionen spiegelt sich in der Kontrolle der Alpenpässe oder der großen Flüsse wieder und war Gegenstand verschiedenster historischer Forschungen.

Der Forschungsbericht gibt einen Überblick über die verschiedenen Fragen und die wissenschaftliche Literatur zum Thema und ist Teil der Vorbereitung eines größeren Projekts zur Frage nach dem Verhältnis von Straße und baulicher Überlieferung im Alpenraum.

Die Straße führt ins Museum

Burkhard Kling

Das grundlegend neukonzipierte und mit Unterstützung des Landes sowie EU-Mitteln (Regionalförderung) 2006 eröffnete Museum Steinau orientiert sich an der Rolle der Stadt als einer typischen Station an der einst bedeutenden Handelsstraße zwischen Frankfurt am Main und Leipzig, die über viele Jahrhunderte die große West-Ost-Achse des Reiches bildete und der Steinau den Beinamen **an der Straße** gegeben hat.

Das Museum greift bewusst kulturhistorische Fragestellungen auf, die sich mit den Menschen beschäftigen, die vom Mittelalter an auf dieser Straße reisten, an dieser Straße lebten oder dort arbeiteten. Einen ähnlichen, aber zeitlich und historisch anders gearteten Ansatz vertritt auch das Wegemuseum in Wusterhausen/Dosse, hier sollen einige Vergleiche gezogen werden.

Die „Straße“ prägte Steinau mit all dem, was sich dort abgespielt hat: Freud und Leid, Krieg und Frieden, Armut und Wohlstand, Handel und Verkehr. Unzählige Menschen sind über diese Straße gezogen, sind so durch Steinau gekommen, mussten hier übernachten, haben ihre Wagen reparieren lassen – und sie haben ihre Eindrücke von dieser Stadt mit auf die weite Reise genommen.

Die Bedeutung Steinaus wuchs und veränderte sich mit dem Reiseaufkommen auf der Handelsstraße. Alle Prosperität blieb von der Straße abhängig.

Heute kann man die Strecke von Frankfurt nach Leipzig bequem in drei Stunden mit dem Zug zurücklegen. Mit der Kutsche war das anders, da war man gut 14 Tage unterwegs, und es bedurfte schon einiger Utensilien.

Wagner, Schmiede und Sattler bestimmten in Steinau das Handwerk. Gasthof-Schilder aus dem 18. und 19. Jahrhundert zeugen von den Beherbergungsbetrieben. Eine florierende Kutschenfabrik etabliert sich ebenso. Die waren auch bitter notwendig, wenn man sich einen Spurrillenstein von der Straße ansieht. Die Strapazen des Reisens werden noch heute augenfällig. Deutlich wird auch, dass sich in den letzten 150 Jahren das Reisen von Grund auf verändert hat.

Altstraßen - Eine Positionsbestimmung und früher Nekrolog auf eine sterbende Befundgruppe aus archäologischer Sicht

Dr. des. Johannes Litzel

Straßen, Wege, Pfade durchziehen unsere Welt wie Adern einen Körper. Sie verbinden lokal, regional, national und transnational bzw. transkontinental Orte, Regionen, Menschen miteinander. Diesem Beziehungsgeflecht einer Makrostruktur dieser „Landstraßen“ schließt sich eine Mikrostruktur in unseren Siedlungsbereichen an. Ergänzt werden diese landgestützten Strukturen durch Wasserstraßen und seit wenigen Dezennien durch den Luftverkehr in entsprechenden Korridoren.

Wegesysteme waren und sind eher das Forschungsobjekt der Geografen in verschiedenen Spezialdisziplinen wie der Wirtschafts- oder der Anthropogeografie. Auch Volkskundler oder Historiker zeigten und zeigen großes Interesse an Verkehr und Mobilität. Viele Heimatforscher - die Bezeichnung wird hier im besten Sinne verwendet - haben auf diesem Forschungsfeld große Verdienste erworben. Die Archäologie hat sich eigentlich schon früh mit Wegerelikten beschäftigt, besonders die Klassische und Provinzialrömische. Die prähistorische Archäologie war in der glücklichen Lage schon früh besonders auffällige Wegerelikte in Mooren aufzufinden. Seit 1985 hat sich die Zahl der dokumentierten hölzernen Wege von 70 auf heute fast 1000 vermehrt. Die gute Erhaltung der Hölzer und die optische Qualität der Befunde führt auch zu einer starken Beachtung der prähistorischen Wege in der Öffentlichkeit.

Die – im akademischen Fächerkanon betrachtet - noch ganz junge Mittelalter- und Neuzeitarchäologie hat bei Stadtgrabungen in den letzten Jahren einige Straßenrelikte

freilegen und publizieren können, so z.B. in Lübeck, in Memel oder in Greifswald. Einige Tagungen, z.B. das Lübecker Kolloquium 2001 zur Stadtarchäologie im Hanseraum, führten zu materialreichen Publikationen. Anders sieht es bei den Fernwegen aus. Grundsätzlich ist Thomas Szabó bzw. Ingolf Ericsson zuzustimmen: unsere Kenntnisse über die Verkehrswege seit dem Mittelalter bis zur frühen Neuzeit sind allenfalls fragmentarisch; eine große Monografie in Deutschland fehlt schmerzlich.

Der archäologischen Erforschung von Landstraßen sind Grenzen gesetzt. Dies hat einerseits damit zu tun, dass heute meist Landesämter für Archäologie und Denkmalpflege bzw. die entsprechenden Fachbehörden mit Not- und Rettungsgrabungen aus-, meist sogar überlastet sind und somit für Forschungsgrabungen kein Geld, keine Zeit oder keine Zuständigkeit besteht. Nur wenn bei den o.a. Grabungen im Zuge einer Baumaßnahme zufällig ein Wegerelikt angeschnitten wird, erhalten wir Kenntnis vom Befund (wenn die Ergebnisse überhaupt publiziert werden!). Zudem hat in den letzten Dezennien keine deutsche Universität mit mittelalterarchäologischem Fachbereich entsprechende Grabungen gezielt vorgenommen. Andererseits muss man dafür auch Verständnis haben: Straßen, besonders Landstraßen sind eigentlich ein problematisches Grabungssujet: es gibt meist wenig Funde, wenig Spektakuläres kann – öffentlich - kommuniziert werden und kaum ein Kollege ist interessiert. Zudem müsste eigentlich, wenn man den theoretisch vorhandenen Befund sozusagen in den technisch-wissenschaftlichen Griff bekommen will, ein erheblicher Aufwand getrieben werden. Und dennoch: Die Zersiedelung unserer Landschaft, die Umwandlung der bäuerlich genutzten und kleinräumig strukturierten Flächen in maschinentaugliche Agrarsteppen, der infrastrukturelle Bauboom zerstört die Altstraßenrelikte in einem vorher nie da gewesenen Maße. Ein Nekrolog mag manchem vielleicht etwas früh erscheinen, aber das Ende ist absehbar. Es wäre hohe Zeit zu handeln.

Ein Fenster ins 14. Jahrhundert – Die Schnitte durch die Birkenhainer Straße beim Kloster Eisiedel

Dr. des. Johannes Litzel

Im Mai 2012 wurden an der Birkenhainer Straße westlich der bereits bestehenden Grabung Kloster Elisabethenzell in Sichtweite zwei Profilschnitte durch Mitarbeiter des Archäologischen Spessartprojektes und den Referenten vorgenommen. Die durch Begehung ermittelten, im Luftbild und im Airborne-Laserscan (ALS) sich deutlich zeigenden parallelen Hohlen (ca. 15 m Abstand) wurden quer profiliert; unmittelbar vor den Profilen dann je ein Planum angelegt. Bodenproben wurden in verschiedenen Schichten entnommen und einer Mikro- und Makrountersuchung zugeführt.

In seinem Vortrag geht der Referent zunächst auf die Stratigraphie des Bodenaufschlusses ein und erschließt hierüber die Entwicklung der örtlichen Natur- und Kulturlandschaft seit dem Mittelalter. Diese zeichnet sich erstaunlich lange durch Waldfreiheit aus und wandelt sich erst mit Beginn der Neuaufforstungen im 19. Jahrhundert.

Im zweiten Teil wird die Struktur des ergrabenen Straßenkörpers thematisiert. Dieser zeichnete sich durch zwei künstlich in den anstehenden Sandstein eingetiefe – eingeschlagene – Fahrgleise aus, wie sie sonst eher aus alpinen Wegstrecken bzw. für den Erztransport bekannt sind. Vom Kloster Elisabethenzell nach Westen führt der Weg etwas bergan. Vielleicht sollte hier der Anstieg bzw. der Abstieg erleichtert, ein Ausbrechen der Räder verhindert werden. Zudem waren Fuhrwerke im Mittelalter meist noch ungebremst. Weiter im Westen zeigte sich im Laserscan eine Weiche, eine Überfahrt von einer Hohle zur anderen. Diese ergibt nur einen Sinn wenn man Linksverkehr als gegeben annimmt.

Schließlich wird auf Grundlage der Spurbreitenmessung, die den Wert von ca. 105 cm bis max. ca. 112 cm ergab, die Ausrichtung der Straße auf Fahrzeuge des Nah- bzw. Fernverkehrs angesprochen.

Triefenstein – Schlüsselstelle an der Via Publica

Gertrud Nöth

An der Südostecke des Mainvierecks liegt die Gemeinde Markt Triefenstein, bestehend aus Homburg und Lengfurt links sowie Rettersheim und Trennfeld rechts des Mains. Das Kloster Triefenstein auf Trennfelder Gemarkung gab der Gemeinde im Zuge der Gebietsreform 1978 seinen Namen. Bei Lengfurt überquert eine Altstraße den Main und durchschneidet in nordwestlicher Richtung diagonal den Spessart. Eine intensive Altstraßenforschung hat es bis jetzt für diesen Bereich nicht gegeben.

Dass diese Altstraße römischen Ursprungs gewesen sein kann, greift ein neuer Ansatz auf, bei dem die Tauschurkunde über ein Waldgebiet im Südostspessart die zentrale Rolle spielt. In dem neuen Ansatz wird der Grenzverlauf unter geodätischen Gesichtspunkten analysiert, was dazu führt, dass diese Altstraße bei Lengfurt als Via Publica den Spessart diagonal durchquert, von Mainz, Aschaffenburg über Lengfurt nach Marktbreit führt und durchaus römischen Ursprungs gewesen sein kann. Als „Trassenöffnung“ im Zuge des Markomannen-Feldzuges könnte sie 6 n. Chr. Mainz mit dem Zweilegionenlager Marktbreit verbunden haben. Nach Aufgabe Marktbreits blieb die Trasse als Altstraße bestehen.

Die dafür sprechenden Gründe werden im Vortrag erörtert und die weitere Entwicklung als überregionale Verkehrsader bis ins 19. Jahrhundert dargestellt.

Die Nennung einer „Via Publica“ in der Urkunde von 839 stellt im geografischen Raum des Südostspessarts die einzige Fundstelle für diese Altstraße dar – fürwahr eine Schlüsselstelle.

Die Birkenhainer Straße als Impulsgeber für die Region - auch nach 1333

Paul Reinert und Udo Weiss

Auf Basis von alten Karten des 16. bis 19. Jahrhunderts und dem Vergleich mit aktuellen Karten, wurde die nicht immer so, sondern oft nach Zeitalter unterschiedlich genannte Birkenhainer Straße hinsichtlich ihres nicht immer gleichen Verlauf, ihren zahlreichen Verbindungswegen, den Auf- und Abfahrtswegen -besser bekannt als

Hohlwege- und anderen Besonderheiten untersucht. Hierzu zählen beispielsweise besondere "Knotenpunkte" bzw. Straßenkreuzungen, Zoll- und Raststationen, oder auch die Straßenbeschaffenheit. Daneben wurden z. B. Gemeindecarchive hinsichtlich Schriftverkehr und Regelungen zur Straßennutzung, Rechnungen über Waren verschiedenster Art, Zoll und anderen Gebühren gesichtet und entsprechend in Verbindung gebracht. Hierdurch konnten neue Erkenntnisse gewonnen und Theorien aufgestellt werden. Festzuhalten ist, dass die Birkenhainer Straße sicher nicht nur bis 1333 eine große Bedeutung hatte, sondern bis Mitte des 19. Jahrhunderts. Insbesondere der Eisenbahnbau und die Befestigung der oft kürzeren und einfacheren Straßenverläufe in den Tälern, machte die "Birkenhainer" zum heute in vielen Teilen genutzten Wanderweg. Die Bedeutung in früherer Zeit und die noch in einer Vielzahl vorhandenen Relikte, machen sie zu einem äußerst schützenswerten Denkmal.

Kontinuität und Wandel von vor- und frühgeschichtlichen Straßen im Hegau

Claudia Rodat

Das Wissen über die besiedelte ländliche Kulturlandschaft in vorgeschichtlichen Epochen ist durch archäologische Zufallsfunde und Notgrabungen charakterisiert. Systematische und flächendeckende Geländeuntersuchungen sind zeitintensiv und deshalb meist auf kleinräumige Großprojekte beschränkt. Dies betrifft auch die Erforschung von prähistorischen Wegen. Rekonstruktionen ganzer Wegnetzes als eigenes Untersuchungsobjekt werden nur sehr vereinzelt und nur im wissenschaftlichen Kontext durchgeführt und beruhen entweder auf umfangreiche Fundstellensammlungen oder auf einer GIS-gestützten, flächenhaften Prognose mithilfe von „Predictive Modelling“.

Mit dem laufenden Dissertationsprojekt soll untersucht werden, ob es mit den klassischen historisch-geographischen Methoden, den Theorien aus der Altstraßenforschung und modernen Techniken des „Predictive Modelling“ möglich ist, Aussagen zu vorgeschichtlichen Wegen zu machen. Ziel ist ein umfassender Datensatz mit Angaben zur räumlichen Lage, zur zeitlichen Zuordnung, deren

Ungenauigkeiten und zur Qualität der Daten. Die sich daraus ergebenden sogenannten Archäologischen Verdachtsflächen dienen dann als Planungsgrundlage für die staatliche Denkmalpflege. Ein weiteres Ziel ist es, die Quellen und Methoden so auszuwählen, dass diese einfach auch auf andere Gebiete übertragen werden können.

Als Arbeitsgrundlage werden zunächst alle Wege im Umfeld des Landkreises Konstanz am westlichen Bodensee flächendeckend aus zwei neuzeitlichen Kartenwerken digital erfasst und bewertet. In einem zweiten Schritt werden traditionelle Theorien zum Verlauf von historischen Wegen mit Aussagen aus den Kognitionswissenschaften zur räumlichen Orientierung und Wegfindung kombiniert und mit Methoden der Geoinformatik als Workflows umgesetzt. Im dritten Schritt soll die Vorgehensweise des „Predictive Modelling“ in der Archäologie so modifiziert werden, dass statt den statistischen Annahmen die ermittelten GIS-Workflows und statt der üblichen Umweltfaktoren das digitale neuzeitliche Wegenetz als Grundlage der Modellierung eingesetzt werden. Wegabschnitte, die nach der Modellierung mit höherer Wahrscheinlichkeit auch als vorgeschichtlich eingestuft werden können, werden im abschließenden Schritt anhand von archäologischen Funden validiert.

Rodungsinsel, Kloster, Raststation – Die Ausgrabungen auf dem Kloster Elisabethenzell

Harald Rosmanitz

In den Jahren 2012 bis 2014 wurde das Kloster Elisabethenzell, auch als Kloster Einsiedel bezeichnet, durch das Archäologische Spessartprojekt untersucht. Nicht weit weg von der Residenz der Grafen von Rieneck, der Burg Rieneck, wurde an der Birkenhainer Straße unmittelbar vor dem Abstieg zum Main bei Langenprozelten ein Kloster errichtet. Die mehrphasige Anlage stand auf einer großen Rodungsinsel. Sie diente zwischen 1220 und 1333 als Raststation für einen der beschwerlichsten Abschnitte der Fernstraße zwischen Frankfurt und Nürnberg.

Als Ort der inneren Einkehr, als Schnittpunkt zwischen regionalem Machtzentrum und der damals bekannten Welt, aber auch als wesentliches Element

des grafenschaftlichen Infrastrukturprojektes per se, der Birkenhainer Straße, erfüllte das Kloster Elisabethenzell in seiner Blütezeit im ersten Drittel des 14. Jahrhunderts gleich mehrere Funktionen. Einige von ihnen, wie die klösterliche, zeichnen sich im archäologischen Befund außerordentlich deutlich ab. Die Rolle als Dreh- und Angelpunkt an einer Fernstraße setzt – jenseits der Errichtung und des Betriebs der dafür notwendigen Straßentrassen - dagegen eine intensive Befund- und Fundanalyse voraus. Durchreisende hinterlassen an einer Raststation auch heute noch nur wenige Artefakte, aus denen sich Rückschlüsse auf ihren kurzfristigen Aufenthalt ziehen lassen.

Die Grabungen auf dem Kloster Elisabethenzell beleuchten darüber hinaus den intensiven Ausbau der Kulturlandschaft Spessart zu einer hochmittelalterlichen Industrielandschaft. Dass dieses Gefüge durchaus labil war, zeigt sich an dem abrupten Ende der Anlage anlässlich von Erbstreitigkeiten der Rienecker mit den Herren von Hanau.

Weiterführende Literatur:

Rosmanitz, Harald; Wrobel, Kathrin (2013): Archäologie an der Straße. Die Ausgrabungen im Kloster Elisabethenzell bei Rieneck. In: *Beiträge zur Geschichte der Stadt und des Raumes Lohr 2*, S. 9–42.

Das Kloster Elisabethenzell als Aufgabe der Zivilgesellschaft

Ingbert Roth

Es sind vielerlei Arten der Zusammenarbeit zivilgesellschaftlichen Engagements, Tourismus und der zuständigen Fachbehörde im Bereich der Denkmalpflege möglich. Das Archäologische Spessartprojekt – Institut an der Universität Würzburg (ASP) hat gemeinsam mit ortsansässigen Heimat- und Geschichtsvereinen in den letzten zehn Jahren im Bereich der Kulturlandschaftsvermittlung und der Bodendenkmalpflege ein regional stimmiges Modell entwickelt. Bei der Arbeit vor Ort werden zahlreiche Zielgruppen unmittelbar eingebunden. Neben der wissenschaftlichen Erforschung zentraler Themen des Spessarts steht aus Sicht der beteiligten Vereine die Vermittlung der Ergebnisse an die Bevölkerung vor Ort und die Entwicklung

einer touristischen Destination im Vordergrund der Arbeiten. Hinzu kommt die Erzeugung einer Nachhaltigkeit der Ergebnisse durch Vernetzung und dauerhafte Betreuung. Als Vorbild dient die aus Großbritannien kommende Idee des „*Communal Dig*“. Dabei werden archäologische Grabungen unter Anleitung von Archäologen mit Bürgern vor Ort durchgeführt.

Am Beispiel der zwischen 2012 und 2014 untersuchten Rodunginsel „Kloster Elisabethenzell“ erläutert der Referent die Entwicklung eines solchen Projektes bis hin zur teilweise Verwirklichung eines kleinen archäologischen Parks. Dabei wird deutlich, dass eine Aufbereitung „von unten“ unter anderem wegen der Breitenwirkung eine ganz unerwartete Effizienz entwickeln kann. Nur auf diese Weise ist es möglich, dem Verblasen des Interesses an dem mit viel Herzblut in Wert gesetzten Bodendenkmal entgegenzuwirken.

Die Vorläufer der A3 - Historische Fernstraßen auf der Marktheidenfelder Platte

Bernd Schätzlein

Die Marktheidenfelder Platte wird im Süden von der Tauber, in den drei anderen Himmelsrichtungen vom Main begrenzt. Der Main konnte nur an wenigen Furten, die meist im Schwemmkegel einmündender Zuflüsse lagen überquert werden. Durch Bodenfunde und die frühe Nennung in den Quellen lässt sich die Nutzung der Furten bei Urphar, Lengfurt, Langenprozelten, Zellingen/Retzstadt, Würzburg und Ochsenfurt am Main, sowie Tauberbischofsheim und Reicholzheim an der Tauber in der Vorgeschichte, spätestens aber im frühen Mittelalter belegen.

Der Verlauf vorgeschichtlicher Fernwege konnte bisher nicht erbracht werden, die Existenz ist aber durch Importware nachweisbar. Ein erster Nachweis früher Fernverkehrsverbindungen im Untersuchungsbereich erscheint in Zusammenhang mit Reliquientranslationen des Klosters Fulda im 9. Jahrhundert. Diese Fernverkehrsverbindungen in Nord-Süd-Richtung traten im Verlauf des Hochmittelalters immer weiter in den Hintergrund.

Die Verrechtlichung der Verkehrswege und die stetige Zunahme des Fernverkehrs zwischen den Wirtschaftszentren Nürnberg und Frankfurt führten zu einer Neuausrichtung der Verkehrsflüsse. Durch ihre Nähe zu den verschiedenen Kaisern gelang es vor allem den Grafen von Wertheim, die lukrativsten Geleitstraßen im Bereich der Marktheidenfelder Platte unter ihre Kontrolle zu bringen.

Erst nach dem Aussterben dieses Geschlechtes gelang es dem Würzburger Fürstbischof auch dieses einträgliche Regal in seinen Machtbereich einzubeziehen.

Die mittelalterliche Siedlung Karlburg am Main – ein Zwischenbericht aus geographischer Perspektive

Prof. Dr. Barbara Sponholz

In Zusammenarbeit mit den Instituten für Vor- und Frühgeschichte der Universitäten Würzburg und Jena sowie dem Landesamt für Denkmalpflege finden seit den 1990er Jahren Untersuchungen des Institutes für Geographie und Geologie der Universität Würzburg zum mittelalterlichen Siedlungskontext von Karlburg am Main statt.

Neben der von den genannten Partnerinstituten durchgeführten intensiven siedlungsarchäologischen Forschung (Ettel, Obst, Wunschel) liegt der Fokus der geographischen Untersuchungen auf der Lage Karlburgs im mittelalterlichen und sich seither wandelnden „Natur“raum.

Geprägt ist die Lage Karlburgs durch die Nähe zum Main sowie die Einbettung in eine breit ausgeräumte Talbucht dieses Flusses am Eintritt in den Spessart, außerdem durch die südlich und westlich unterschiedlich steil ansteigenden Talhänge als natürliche Begrenzung des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes.

Die Bedeutung Karlburgs als karolingisches Siedlungs- und Wirtschaftszentrum ist unstrittig und Gegenstand zahlreicher Publikationen.

Zur Situation der Umgebung während der Zeit der mittelalterlichen Blütephase des Ortes liegen einige – schlaglichtartige – Befunde seitens der geowissenschaftlichen Forschung vor.

Im Rahmen des Vortrags werden diese auf einige Punkte zusammengefasst.

Durch die Lage am Main, die Burganlage Karlburg auf dem Steilhang südlich der

Siedlung sowie einer Befestigung auf dem Grainberg auf der gegenüberliegenden Mainseite wird die wirtschaftliche – politische – Position Karlburgs definiert. Eine Anbindung an wichtige Verkehrswege über Land liegt deshalb nahe, bedarf aber weiterer Untersuchungen.

Quellen:

Eggenstein, G et al. (Hg. 2008): Eine Welt in Bewegung. Unterwegs zu den Zentren des Mittelalters, München – mit Beiträgen zu Karlburg von P. Ettel, R. Obst, H. Küster, K. Kerth.

Ettel, P./Neubauer, D/ Koch, R/ Obst, R/Sponholz, B (1998): Archäologische Forschungen zum frühmittelalterlichen Karlburg. In: *Mainfränkische Studien* 63, S. 146-191.

Sponholz, B. (2001): Die mittelalterliche Siedlung Karlburg – geomorphologischer und sedimentologischer Befund, In: *Ettel, P. (2001): Karlburg – Rosstal – Oberammerthal. Studien zum frühmittelalterlichen Burgenbau in Nordbayern, Rahden/WF, S. 301-304.*

Wunschel, A. (2014): unveröffentlichte Grabungsberichte und Bohrprotokolle.

Der „westfälische Hellweg“ und seine Bedeutung als Handels- und Pilgerstraße

Ulrike Steinkrüger

Der westfälische Hellweg von der Weser (Höxter) an den Rhein (Duisburg) ist als Teilstück einer Fernstraße von Brügge nach Nowgorod eine der wichtigsten West-Ost-Verbindungen Nordrhein-Westfalens. Erste Hinweise auf das Vorhandensein eines Verkehrsweges gibt es bereits aus dem Neolithikum. Sie verdichten sich im Laufe der Römischen Kaiserzeit. Mit der Errichtung früher Kirchen im 8./9. Jh. in Höxter, Paderborn, Soest, Bochum etablierte sich der Hellweg als Missionsweg. Mit Karl d.Gr. wird erstmals die militärische und wirtschaftliche Bedeutung des Hellwegs konkreter fassbar. Er verband nun Königshöfe, Pfalzen und Klöster miteinander. Importfunde belegen ebenso wie Königsbesuche und Reliquientranslationen die vielfältige und intensive Nutzung dieser Verkehrsachse. Im Laufe des Mittelalters wurde der Hellweg zu einem der wichtigsten Handelswege durch Westfalen. Fast alle Hellwegstädte waren Hansemitglieder. Auch als Pilgerweg war der Hellweg von Bedeutung, wie Funde von

Pilgerzeichen, Jakobsmuscheln und der Nachweis von Herbergen belegt. Schriftquellen, Kartenmaterial, Zeugnisse von Wegeindikatoren sowie die Auswertung von Luftbildern und digitalen Geländemodellen lassen den Verlauf der früheren Trasse gut nachvollziehen. Hinzu kommen Ausgrabungen von Teilstücken des Weges z. B. in Paderborn, die Aufschluss über Beschaffenheit und Reparaturen geben. Zukünftig soll anhand des gut bekannten Verlaufs des Hellwegs über die diachrone Kartierung von Siedlungsanzeigern erforscht werden, welche archäologischen Wegeindikatoren bei der Rekonstruktion alter Wegetrassen herangezogen werden können. Der Öffentlichkeit wird die historische Dimension des westfälischen Hellwegs über einen Themenweg zu den „Wegen der Jakobspilger in Westfalen“ vermittelt.

Einbindung der Birkenhainer Straße in frühromische Planungen einer Verbindung Mainz – Marktbreit

Dr. Wolfgang Vorwerk

In Marktbreit – an der Südspitze des Mairdreiecks - lag das östlichste römische Truppenlager, das je während der Germanenkriege (12 v. - 16 n.Chr.) im von Rom nie besetzten Teil Germaniens errichtet worden war. Marktbreit sollte ein Zweilegionenlager mit allein 12.000 Mann regulärer Truppen werden. Es geht um einen Zeitraum von 10 v. - 10 n.Chr. Es gab auch ein kleineres Vorgängerlager. Vom Hauptquartier in Mogontiacum/Mainz war das 1985 entdeckte Lager durch ca. 140 Kilometer Luftlinie und 275 Mainkilometer getrennt.

Unbestritten war der Main damals die wichtigste Transport- und Nachschubroute und mit ausschlaggebend für die Standortwahl Marktbreit. „Vom Nagel bis zum Schanzspaten“ musste für den Bau und die Versorgung des Lagers Marktbreit alles von Mainz per Schiff herangeschafft werden. Etwa 30 km bei 3 km pro Stunde in 10 Arbeitsstunden gegen die Flussrichtung dürften pro Tag bzw. eine Woche für die Gesamtstrecke zu veranschlagen sein: römische Lastkähne waren 20 bis 40 m lange Schiffe, mit geringem Tiefgang und z.T. mit Treidelmasten ausgerüstet.

Dennoch muss es auch eine rückwärtige Landverbindung gegeben haben. Diese

Frage wurde nie gestellt. Oft heißt es, der Main sei die naturgegebene Vormarschroute der Römer gewesen. Das kann aus vielen Gründen jedoch nicht der Fall gewesen sein. Ein Landweg Mainz/Marktbreit war kürzer und kostengünstiger. Auf dem Landweg konnten Bautrupps und reguläre Truppen in der Hälfte der Zeit über den Spessart geführt werden. Die von den Römern in dieser Zeit zwangsläufig benutzten vorrömischen (keltischen) Wege verliefen nie durch Flusstäler, wenn es Höhenwege gab, was hier der Fall war. Hierfür gibt es viele Beispiele.

Es wird in einer Gesamtschau archäologischer Funde und natürlicher Gegebenheiten sowie der damaligen Straßenlandschaft dargelegt, dass eine nordmainische Landverbindung über die Birkenhainer Straße und die Langenprozeltenener Furt die wahrscheinlichste Hauptroute nach Marktbreit war. Zum Bau einer römischen Straße Mainz/Marktbreit ist es nie gekommen. Die Römer gaben nach der Varus-Katastrophe im Teutoburger Wald 9 n. Chr. auch Marktbreit komplett auf und zogen sich hinter die Rheinlinie zurück. Marktbreit war somit nie Teil des römischen Imperiums. Dennoch benutzten auch der römische Legat Sentius Saturninus 6 n.Chr. für den Markomannenfeldzug nach Böhmen die Birkenhainer Straße, um von Mainz in den Bereitstellungsraum Marktbreit zu kommen. Dort fand sich eine Heeresmacht von bis zu 40.000 Mann einfindend.

Eine römische „via publica“ über den Spessart gab es daher nie. Die 839 erwähnte Spessartstraße dieses Namens war eine karolingische Reichsstraße. Sie war Teil der damaligen fränkischen Herrschaftsstrukturen. Das Reisekönigtum war auf solche Straßen angewiesen.